



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 244]	नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 11, 2019/ आषाढ़ 20, 1941
No. 244]	NEW DELHI, THURSDAY, JULY 11, 2019/ASHADHA 20, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 24 जून, 2019

संख्या टीएमपी/61/2018-विविध.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 50(ग) के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और “महापत्तन न्यासों की बीओटी प्रचालकों के लिए जो इससे पूर्व प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 (प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019) द्वारा शासित होते थे, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019” के खंड 1.7 के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा महापत्तन न्यासों में बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए निम्नलिखित कार्यकारी दिशानिर्देश अधिसूचित करता है।

महापत्तन न्यासों में पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के द्वारा शासित बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के कार्यकारी दिशानिर्देश, 2019

प्रारम्भिक

पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), भारत सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अंतर्गत जारी एमओएस द्वारा 5 मार्च, 2019 के पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी (पी-IV) द्वारा यथा संसूचित नीति परक दिशानिर्देशों के अनुपालन में, महापत्तन न्यासों के लिए प्राधिकरण द्वारा “महापत्तन न्यासों में प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित, बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019” 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 के द्वारा अधिसूचित किया है, जिसे इसमें इसके पश्चात् “प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019” कहा जायेगा।

2.1. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 1.7 इस प्राधिकरण से सभी संबंधित बीओटी प्रचालकों और महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श करके प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 की संरचना के भीतर प्रस्ताव दायर करने के लिए, प्रपत्रों सहित, कार्यकारी दिशानिर्देश जारी करने की अपेक्षा रखता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा प्रारूप कार्यकारी दिशानिर्देश तैयार किये गए थे। प्रारूप दिशानिर्देशों को सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों (2019 दिशानिर्देशों द्वारा शासित), भारतीय पत्तन संघ

(आईपीए) तथा इंडियन प्राइवेट पोर्ट एंड टर्मिनल एसोसिएशन (आईपीपीटीए) को उनकी टिप्पणियों के लिए प्राधिकरण के 24 अप्रैल, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/61/2018-विविध के द्वारा परिचालित किया गया था। तत्पश्चात् पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों के साथ प्राधिकरण के मुंबई कार्यालय परिसर में 3 मई, 2019 को एक परामर्शी बैठक का आयोजन भी किया गया। सभी हितधारकों से प्राप्त लिखित टिप्पणियों के साथ-साथ बैठक में किये गए निवेदनों को अभिलेखबद्ध किया गया। परामर्शी प्रक्रिया के दौरान प्राप्त टिप्पणियों और सुझावों पर उपयुक्त रूप से सुविचार करके दिशानिर्देशों को अंतिम रूप दिया गया।

2.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.7 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (प्राधिकरण) एतद् द्वारा उक्त दिशानिर्देशों को कार्यान्वित करने के लिए निम्नलिखित कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 जारी करता है।

महापत्तनों न्यासों में पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 द्वारा शासित बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क विनियमन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के प्रचालन के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश।

I. सामान्य

1. प्रस्तावना

- 1.1. ये कार्यकारी दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों में, पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित सभी निर्माण, प्रचालन, अंतरण (बीओटी) टर्मिनल प्रचालकों पर और अब प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 द्वारा शासित है, लागू होंगे।
- 1.2. कार्यकारी दिशानिर्देशों को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के कार्यान्वयन की तारीख से प्रभावी समझा गया है। कार्यकारी दिशानिर्देशों की वैधता संबंधित बीओटी प्रचालकों के लिए जारी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 की वैधता के साथ सह-समाप्य होगी।
- 1.3. कार्यकारी दिशानिर्देश प्रशुल्क को विनियमित करने और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत सूचीबद्ध सेवाओं के लिए प्रशुल्क को लागू करने संबंधी शासी सोपाधिकताओं के निर्धारण करने के लिए लागू होंगे।
- 1.4. जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो इसमें प्रयुक्त विभिन्न शब्दावली की परिभाषा वही होगी जो महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 और भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908, समय-समय पर यथा संशोधित, में दी गई है।
- 1.5. यदि इन कार्यकारी दिशानिर्देशों को लागू करने में कोई कठिनाई आती है, तो प्राधिकरण बीओटी प्रचालकों और महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श करके इस कार्यकारी दिशानिर्देश का संशोधन जारी करेगा, जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के बुनियादी संरचना के असंगत नहीं हो और जो ऐसी कठिनाई को दूर करने के लिए आवश्यक समझा जाये।

2. दरमानों का निर्धारण

- 2.1. बीओटी प्रचालक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.1 से 2.4 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार अपने दरमानों को तैयार करेंगे।
- 2.2. जहां तक प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.6 का संबंध है, यह बताया जाता है कि सांविधिक दायित्वों से आने वाले भू-स्वामी पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/रायल्टी का अग्रिम भुगतान और सांविधिक दायित्वों से आने वाले पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान कार्यकारी पूंजी के परिकलन के लिए विविध देनदार के रूप में मान्य किया जायेगा।

3. असमायोजित पूर्वावधि अधिशेष और पूर्व निष्पादन विश्लेषण

असमायोजित पूर्वावधि अधिशेष और पूर्व निष्पादन विश्लेषण का निपटान प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1 से 3.2.2 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार किया जायेगा।

4. प्रस्ताव दायर करने और उसके संसाधन की प्रक्रिया

बीओटी प्रचालकों को प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड का अनुपालन करना होगा। प्रदत्त सेवाओं अथवा प्रदत्त सुविधाओं के लिए दरमान, उन पर शासित सोपाधिकताओं के साथ संबंधित

बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019, समय-समय पर यथासंशोधित, के अनुसार और दायर किये जाने वाले दस्तावेजों की जांच सूची तथा कार्यकारी दिशानिर्देशों के साथ फार्म 1 से 8 तक संलग्न प्रपत्रों सहित तथा प्राधिकरण द्वारा यथानिर्धारित समर्थित व्यौरों के साथ तैयार किये जायेंगे।

5. बीओटी प्रचालकों द्वारा अनिवार्य प्रकटन

प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 7 में यथा अनुबद्ध प्राधिकरण बीओटी प्रचालकों से प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 7 के अंतर्गत प्राप्त सारी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, प्राधिकरण किसी बीओटी प्रचालक से उसके द्वारा प्रस्तुत किसी ऐसे डाटा/सूचना को प्रकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो। ऐसे अनुरोध प्रसंगाधीन डाटा/सूचना के वाणिज्यिक रूप से संवेदनशीलता तथा ऐसे प्रकाशन से उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य बताना होगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

6. अन्य पहलू

- 6.1. बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के अन्य पहलुओं को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 5.1 से 5.8 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार निपटाया जायेगा।
- 6.2. जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 5.9 में अनुबद्ध है, बीओटी प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहता है, दरमानों में निर्धारित सोपाधिकताओं को सार्वजनिक अधिसूचना द्वारा युक्तिसंगत बना सकता है और ऐसे युक्तिसंगत को दरमानों की अधिसूचना के पश्चात् इस प्राधिकरण के पूर्वानुमोदन से किया जायेगा।

7. आदेशों की समीक्षा

आदेशों की समीक्षा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 6 के उपबंधों के अनुसार की जायेगी।

II. तकनीकी

8. कार्गो संबंधी प्रभार

- 8.1. कार्गो संबंधी प्रभार भारतीय रुपये में मूलवर्गित किये जाते रहेंगे।
- 8.2.1. घाटशुल्क दरें प्रहस्त किए गए कार्गो के वजन अथवा मात्रा की प्रति इकाई पर होंगी।
- 8.2.2. बीओटी प्रचालक को यथासंभव, अपने मौजूद दरमानों में यथामूल्य घाटशुल्क, यदि कोई है, को समाप्त कर देना चाहिए और इन मामलों में, इस कार्गो को प्रहस्त करने में विशेष संभाल को ध्यान में रखकर विशिष्ट घाटशुल्क या बाजार निर्धारित प्रशुल्क का निर्धारण करना चाहिए।
- 8.2.3. घाटशुल्क अनुसूची के अधीन “अनिर्दिष्ट” श्रेणी के अधीन किसी कार्गो के वर्गीकरण के पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाना चाहिए।
- 8.3. सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा। वह निर्धारित किया जाता है कि तापीय कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गिट्टियों के अतिरिक्त सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबद्ध सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत पोत-तट अंतरण और घाट से/ भंडारण यार्ड को अंतरण, घाटशुल्क सहित, के संबंधित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर अनुमत होनी चाहिए।
- 8.4. बीओटी प्रचालक को अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने और अधिक निष्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए स्लाइडिंग दरमान अपनाने का प्रयास करना चाहिए।
- 8.5. अनुमत्य विलंब प्रभार/भंडारण प्रभार निःशुल्क दिवस में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और पत्तन/टर्मिनल बीओटी के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे। निःशुल्क दिवसों की संख्या का प्रस्ताव अलग-अलग प्रचालकों द्वारा

दिया जा सकता है। एक बार विलंब शुल्क/भंडारण प्रभार अर्जित होना शुरू हो जाता है तो सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल गैर-कार्यकारी दिवसों में कोई छूट नहीं दी जायेगी।

9. कंटेनर संबंधी प्रभार

- 9.1. साधारणतया, बीओटी प्रचालक के विकल्प पर जहाज घाट अंतरण, बर्थ और यार्ड के बीच आवागमन, यार्ड में उठाने/उतराने जैसी बुनियादी कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए जब ऐसी सेवाएं प्रदान नहीं की जाती है, अनुमति दी जाने वाली छूट के साथ एक संयुक्त बॉक्स दर को प्रोत्साहित किया जाएगा। आईसीडी कंटेनरों के मामले में समान दृष्टिकोण अपनाया जाएगा।
- 9.2. कंटेनरों के नौकर्षण और बांधने/खोलने के निष्पादन को क्षमता/सुरक्षा के हित में प्रचालनों के अनिवार्य भाग के रूप में माना जाएगा। उसके लिए प्रभार पत्तनों द्वारा लगाए जा सकते हैं, अगर वे सेवा प्रदान करते हैं।
- 9.3. कार्गो-संबद्ध प्रभारों (जिन्हें रूपया मूल्यवर्गित होना होगा) को मिश्रित बॉक्स दर से पृथक्करण के अधीन कंटेनर संबद्ध प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में डॉलर-मूल्यवर्गित **(यदि बीओटी प्रचालक के वर्तमान दरमान में यू.एस डालर में निर्धारित है)** और तटीय पोतों के मामले में रूपया मूल्यवर्गित होना जारी रहेंगे।
- 9.4. जहाजी घाट प्रहस्तन और भरे तथा खाली कंटेनरों के भंडारण के लिए वही प्रभार रहेंगे भिन्न नहीं होंगे। तथापि, खतरनाक सामग्री वाले कंटेनरों प्रहस्तन और भंडारण रीफर और किसी विशेष सेवा के लिए उच्चतम प्रभारों की अनुमति दी जाएगी।
- 9.5. विभिन्न आकार के कंटेनरों के लिए प्रभार निर्धारित करते समय निम्नलिखित अनुपात बनाए रखे जाएंगे:-

प्रभार	20 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक परंतु 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
प्रहस्तन प्रभार	एक्स	1.5 एक्स	2 एक्स
भंडारण प्रभार	वाई	2 वाई	3 वाई

- 9.6.1. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार रियायती होंगे। ऐसे प्रभार लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुना से अधिक नहीं होंगे। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए तटीय कंटेनरों हेतु लागू प्रहस्तन प्रभारों (जो ऊपर खंड 8.3 में निर्दिष्ट रियायत के अधीन हैं) के संदर्भ में किया जाएगा।

उदाहरण

मान लें सामान्य आयात अथवा निर्यात कंटेनरों के लिए 'एक्स' प्रहस्तन प्रभार और तटीय कंटेनरों के संबंध में समान प्रचालन के लिए 'वाई'(जहां 'वाई' ऊपर खंड 8.3 में निर्दिष्ट रियायत देने के बाद 'एक्स' के आधार पर निकाली जाती है) दर है।

पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्यात-आयात कंटेनरों के मामले में 1.5 एक्स से और तटीय कंटेनरों के मामले में 1.5 वाई से अधिक नहीं होगा।

- 9.6.2. इस रियायत के प्रयोजन से जहां तक तटीय यात्रा के लिए संगत प्रभारों विदेशी पत्तन से आया कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है और बाद में पत्तन 'ख' पर पोतांतरण करता है, वह भी अर्हक है। दूसरे शब्दों में भारतीय पत्तन से/को कार्गो/कंटेनर तटीय यात्रा के लिए अनुमत पोतों द्वारा ढुलाई किये जाने पर रियायत का पात्र होगा।
- 9.6.3. ऊपर दिये गए उदाहरण में, संकल्पित रियायत विदेशी पत्तन से/को लदान/उतराया तथा आगमन/प्रस्थान प्रचालनों पर लागू नहीं होती। रियायती कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार केवल तटीय यात्रा से संबंधित परेषण के प्रहस्तन के लिए ही है। स्पष्ट करने के लिए, एक कंटेनर विदेशी पत्तन से भारतीय पत्तन 'क' पहुंचता है और बाद में भारतीय पत्तन 'ख' पर पोतांतरण करता है, 50% विदेशी गाम्मी दर और 50% तटीय दर उन पोतों पर लागू होगी जिन्हें तटीय यात्रा करने की अनुमति दी जाती है।

- 9.7. बीओटी प्रचालक को अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने और अधिक निष्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए स्लाईडिंग दरमान अपनाने का प्रयास करना चाहिए।
- 9.8.1. घाटशुल्क अनुसूची में पृथक् वर्गीकरण का संदर्भ दिए बिना कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क *प्रति टीईयू* नियत एकमुश्त राशि होनी चाहिए।
- 9.8.2. लदे हुए कंटेनर पर भूमि किराया (भंडारण प्रभार) के अतिरिक्त कंटेनरयुक्त कार्गो पर विलम्ब शुल्क अलग से प्रभारित किया जा सकता है, यदि ऐसे कार्गो को अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करना अपेक्षित है।
- 9.9.1. विद्युत आपूर्ति और रीफर कंटेनर के अनुवीक्षण के लिए प्रभार डॉलर-मूल्यवर्गित जारी रहेंगे और प्रारंभ में 4 घंटे की इकाई पर लगाए जाएंगे।
- 9.9.2. रीफर कंटेनरों को अन्य सेवाओं के लिए प्रभार लगाया जाएगा, अगर पत्तन ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर सेवा प्रदान की है।
- 9.9.3. खतरनाक कंटेनरों के मामले में प्रहसतन और भंडारण प्रभारों पर 50% की सीमा तक प्रीमियम लगाया जा सकता है। अति आयामी कंटेनरों पर प्रहस्तन प्रभारों पर 50% की सीमा तक प्रीमियम उगाहा जा सकता है। अति आयामी कंटेनरों पर भंडारण प्रभार संबंधित कंटेनर द्वारा घेरे जाने वाले भू-स्लाटों की वास्तविक संख्या के आधार पर या प्रचलित प्रथा के अनुसार लगाया जा सकता है।
- 9.10.1. अनुमत्य निःशुल्क ठहरने की अवधि (भंडारण) सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन टर्मिनल गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर होगी। निःशुल्क दिवसों की संख्या का प्रस्ताव संबंधित पत्तन द्वारा दिया जा सकता है।
- 9.10.2. आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क ठहरने की अवधि (भंडारण) कंटेनर के उतरने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- 9.10.3. परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्ति की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा:-
- (i). परेषिती किसी भी समय परित्यक्ति का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). अगर परेषिती परित्यक्ति का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्ति पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करेगा और या तो उसे पत्तन परिसर से वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर संग्रहीत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कार्गो को खाली करने के लिए नौवहन लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।
 - (iv). जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन, जब सीमा शुल्क लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और खाली करने और दुलाई की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो निर्मुक्त करने का आदेश जारी करता है, से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।

10. पोत-संबद्ध प्रभार

- 10.1.1. विदेशगामी पोतों के पोत-संबद्ध प्रभार डॉलर में मूल्यवर्गित और भारतीय रूपए में वसूल करना जारी रहेंगे।
- 10.1.2. तथापि, तटीय पोतों के मामले में पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों को केवल भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहीत किया जाना चाहिए और दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनःवर्णन का आश्रय नहीं लिया जाएगा।
- 10.2. किसी पोत की उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित स्थिति यह निर्णय लेने के लिए संगत कारक है कि क्या पोत 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' है।
- 10.3.1. प्रदान नहीं की गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य संघटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थ के समूहीकरण द्वारा बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया जाएगा।
- 10.3.2. सामान्य कार्गो अथवा बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए मिश्रित बर्थ किराया प्रभार में छूट प्रदान करने के प्रावधान के साथ अगर किसी समय कोई घाट क्रेन खराबी, योजनाबद्ध अनुरक्षण अथवा अन्य किसी कारण से उपलब्ध नहीं कराया जा सके, आयात/निर्यात प्रचालनों के दौरान घाट क्रेन (विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणालियों के अतिरिक्त) के प्रयोग के लिए प्रभार शामिल होना जारी रहेगा।
- 10.3.3. बर्थ किराया प्रभार के साथ ही लंगर डालने की फीस आदि, जो किसी पोत के रुकने की अवधि से संबद्ध हैं, को लगाने की इकाई प्रति घंटा होगा।
- 10.4.1. बर्थ किराया पोत द्वारा अपने प्रस्थान का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा। बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशाओं की कमी के लिए अथवा खराब मौसम या रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- 10.4.2. गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार होगा।
- 10.4.3. पोत का मास्टर/एजेंट केवल मौसम की अनुकूल दशाओं और ज्वार-भाटा के आवगमन के अनुसार ही, पत्तन द्वारा यथानिर्णित, प्रस्थान के लिए तैयारी का संकेत देंगे।
- 10.5. प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्यपरक मानदंड अथवा लदान/उतराई मानदंड निर्दिष्ट किए जाएंगे, जिनके प्राप्त न करने पर दांडिक बर्थ किराया प्रभार देय हो जायेगा। मानदंड में कार्गो की किस्म, प्रहस्तन उपस्कर और बर्थ में अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखा जाना होगा।
- 10.6. उपस्कर/क्राफ्ट का किराया प्रभार संबंधित उपस्कर/क्राफ्ट के लिए अलग-अलग निर्दिष्ट किया जाना आवश्यक नहीं है; उन्हें विभिन्न क्षमता सीमाओं के आधार पर क्राफ्ट/उपस्कर के समूह के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए।
- 10.7. पोत-संबद्ध प्रभार लगाने की इकाई संबंधित पोत का सकल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) होगी। बर्थ किराया के मामले में जीआरटी का एकल स्लैब होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./122/19]

शपथ पत्र (सहपत्र के भाग रूप में प्रस्तुत किया जाए)

हमने, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी तथा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (प्राधिकरण) द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 (स. टीएएमपी/61/2019-विविध (राजपत्र अधिसूचना सं. 92 दिनांक 7 मार्च 2019 के अंतर्गत अधिसूचित) और प्राधिकरण द्वारा संबंधित बीओटी प्रचालकों और महापत्तन न्यासों के परामर्श से जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों को ध्यानपूर्वक पढ़ लिया है तथा प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव कथित प्रशुल्क नीति और कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार, सहायक दस्तावेजों सहित, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्रों में, तैयार किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क की वैधता अवधि (तिथि लिखें) से (तिथि लिखें) तक होगी और वैधता अवधि समाप्त होने से कम से कम तीन माह पूर्व उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर देंगे।

हस्ताक्षर

दिनांक

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 तथा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के अंतर्गत महापत्तन न्यासों में बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने के लिए प्रपत्रों और सूचना/दस्तावेज़ी की जांच सूची

क्र.सं.	प्रशुल्क प्रपत्रों के शीर्षक	निशान लगाएं
1	सहपत्र - बीओटी प्रचालक द्वारा संबंधित महापत्तन न्यास से इस आशय का प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का पालन करना स्वीकार करने का शपथपत्र और अलग से करार, सहित	
2	प्रस्ताव की मुख्य बातें	
3	एआरआर का अभिकलन - फार्म 1	
4	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर परिकलन में पास-श्रू के रूप में ग्राह्य/अग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से से संबंधित गणना - फार्म 2	
5	मानदंडों के अनुसार कार्यकारी पूंजी का अभिकलन- फार्म 3	
6	प्रस्तावित दरमानों के अनुसार राजस्व का आकलन- फार्म 4	
7	पिछले तीन वर्षों, वाई1, वाई2, वाई3 के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखे	
8	प्रस्तावित दरमान	
9	वर्तमान दरमानों के प्रशुल्क व सोपाधिकताओं का प्रस्तावित प्रशुल्क व सोपाधिकताओं के साथ तुलनात्मक विवरण - फार्म 5	
10	ईड एएस के अंतर्गत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दिये गए व्ययों और आईजीएएपी के अनुसार लागत विवरण में दिये गए व्ययों का विचाराधीन प्रत्येक वर्ष का समाधान विवरण फार्म 6 (क)	
11	लागत विवरण में सुविचारित कुल व्ययों और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में प्रदर्शित कुल व्ययों का विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए समाधान विवरण फार्म 6 (ख)	
12	एआरआर परिकलन में समायोजन के ब्यौरे सहित सुविचारित आईजीएएपी के अनुसार स्थायी आस्ति विवरण - फार्म 7	
13	पूर्वावधि निष्पादन विश्लेषण - फार्म 8	
14	क्रम सं. 1,2,3,4,5,6,8,9,10,11,12 तथा 13 की साफ्ट प्रति भी दी जाए। सभी प्रपत्र एक्सेल फार्मेट में उचित योजकों के साथ प्रस्तुत किए जाने चाहिए।	
15	अन्य कोई संबंधित सूचना (कृपया उल्लेख करें)	

फार्म - 1

महापत्तन न्यासों में प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन					
रु. लाख में					
क्र.सं.	विवरण		वाई1	वाई2	वाई3

(1). कुल व्यय टिप्पणी 1

(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)				
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)				
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)				
(2).	ऐसी मदों का समायोजन जहां ईडएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकड़ों में भिन्नता हो।	फार्म 6 क और टिप्पणी 2			
(i).	मूल्यहास				
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध करें				
	समायोजन का योग 2=(i)+(ii)+ ---				
(3).	घटाएं : समायोजन				
(i).	वास्तविक रॉयल्टी/ पत्तन को प्रदत्त राजस्व हिस्सा				
(ii).	उधारों पर व्याज				
(iii).	आशोच्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान				
(iv).	धीमी मालसूची प्रावधान				
(v).	अन्य प्रावधान यदि कोई हो				
	योग 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]				
(4).	जोड़े: ग्राह्य रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशनिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	फार्म 2 और टिप्पणी 3			
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात कुल व्यय (5 = 1+2+3)				
(6).	क्रमांक 5 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3				
(7).	नियोजित पूंजी				
	(i).वाई3 के 31 मार्च या वाई3 के 31 दिसंबर को सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाये गये अनुसार(आईजीएएपी के अनुसार)				
	(ii). जोड़े: प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य वाई3 के 31 मार्च या वाई3 के 31 दिसंबर को भी बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया है के अनुसार (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)				

	(iii). जोड़े: कार्यकारी पूंजी, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित	फार्म 3 और टिप्पणी 4			
	(क). मालसूची				
	(ख). विविध देन दार				
	(ग). रोकड़				
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग				
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]				
(8).	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल क्रम सं.7(iv)				
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा वाई3 के 31 मार्च या वाई3 के 31 दिसंबर को यथालागू [(6)+ (8)]				
(10).	वाई 4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @ 100% पर एआरआर में सूचकांकन उदाहरणार्थ वाई4 2018-19 है तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45% है और वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर (9) x 1.0345) होगा।				
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा, ऊपर क्रमांक 10 में दिये अनुसार				
(12).	ऊपर क्रमांक 11 में आकलित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान पर आकलित राजस्व	फार्म 4 और टिप्पणी 5			
		प्रमाणपत्र			
यह प्रमाणित किया जाता है कि उक्त विवरण में प्रस्तुत वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आकलन को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं से सत्यापित कर लिया गया है और सही पाया गया है।					
----- बीओटी टर्मिनल के अधिकृत हस्ताक्षरी		----- प्रक्रियत कर रहे चार्टरित लेखाकार अथवा लागत और प्रबंधन लेखाकार			
दिनांक				दिनांक	
स्थान				स्थान	

टिप्पणियां

- 1 संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखाओं के अनुसार कुल व्ययों का उक्त विवरण में सुविचारित कुल व्ययों के साथ फार्म 6ख में दिये गये प्रपत्र में प्रत्येक वर्ष का समाधान करते हुए एक समाधान विवरण प्रस्तुत करें।
- 2 जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.2 में अनुबद्ध है यदि आईएनडीएस और आईजीएएपी (जैसे मूल्यहास) के अधीन सूचित व्यय में कोई अंतर हो तो आईएनडी एस आंकड़ों को अलग रखते हुए और आईजीएएपी के अनुसार आंकड़ों पर विचार करते हुए एआरआर परिकलन में जरूरी समायोजन किए जाएंगे। इसे विसृत गणना तथा समाधान विवरण से समर्थित किया जाएगा।
- 3 जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 में अनुबद्ध है बीओटी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पोत परिवहन मंत्रालय में सरकार द्वारा अपने आदेश सं.पीआर-14019/6/2002-पीजी दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा यथा निर्माण प्रशुल्क परिकलन के लिए यथा स्वीकार्य लागत रूप में स्वीकार नहीं की जाएगी। उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण हेतु अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को लेखा में लिया जाएगा। बीओटी प्रचालक फार्म 2 में दिये गए प्रदत्त के अनुसार विसृत गणना प्रस्तुत करेगा।
- 4 प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित मानकों के अनुपालन में कार्यकारी पूंजी के प्रत्येक घटक का विसृत विवरण फार्म 3 में दिये गए प्रपत्र के अनुरूप प्रस्तुत करें।
- 5 उक्त विवरण के क्रमांक 10 में परिकलित सूचकांकित अधिकतम एआरआर के आधार पर, बीओटी प्रचालक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.10 से 2.11.3 के अनुपालन में दरमानों को तैयार करे।

फार्म-2

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर परिकलन में पास-श्रू के रूप में ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की गणना

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1	वाई2	वाई3	अभियुक्ति, यदि कोई हो
(1).	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, जैसा लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित किया गया है।				
(2).	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा दूसरे उद्धरण की सीमा तक % में ग्राह्य प्रशुल्क नियतन के लिए पिछले दरमानों में यथा सुविचारित (% में)				
(3).	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा दूसरे उद्धरण की सीमा तक रु. लाख में (1 x 2)				
प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 में यथाअनुबद्ध बीओटी प्रचालक द्वारा स्वामी पत्तन को संदेय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा को प्रशुल्क परिकलन के लिए ग्राह्य लागत के रूप में परिकलित करने की अनुमति नहीं होगी जैसा पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 24 जुलाई 2003 के पत्र संख्या पीआर 14019/61/200-पीजी में निर्णय दिया है। उन मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई हो, प्रशुल्क परिकलन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लागत के रूप में लिया जायेगा परंतु वह अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित के अगले उच्चतम बोली लगाने वाले द्वारा उद्धरित राशि तक सीमित होगी।					

फार्म – 3

मानकों के अनुसार कार्यकारी पूंजी का परिकलन

रु. लाख में

क्र.सं.	मानकों के अनुसार कार्यकारी पूंजी की मदें	वर्ष 3 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 के अनुसार मानक	फार्म 1 में सुविचारित
(i).	अनुमत मालसूची			
(क)	पूंजीगत पुर्जे		एक वर्ष की औसत खपत	
(ख)	अन्य मालसूची, ईंधन और कार्यार्थ पुर्जे		6 महीने की औसत खपत	
	उप योग (i) = (क)+(ख)			
(ii).	अनुमत विविध देनदार			
(क)				
(ख)				
	उप योग (ii) = (क)+(ख)			
(iii).	अनुमत रोकड़ शेष			
	नकद व्यय		एक महीने के नकद व्यय	
		या		
	उप योग (iii)			
(iv).	मानकों के अनुसार कुल कार्यकारी पूंजी			
टिप्पणी :				
1	सांविधिक दायित्वों से आने वाले भू-स्वामी पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/रायल्टी का अग्रिम भुगतान कार्यकारी पूंजी के परिकलन के लिए विविध देनदार के रूप में मान्य किया जायेगा। विविध देनदार के रूप में मान्य किया जायेगा।			
2	सांविधिक दायित्वों से आने वाले पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान यदि पट्टा किराया वार्षिक अग्रिम दिया जाता है तो इस बात को मान्य करते हुए कि अग्रिम भुगतान संबंधित महीनों के किराया भुगतान के प्रति समायोजित किया जाता है और वर्ष के अंत में, पूरा अग्रिम समायोजित हो जाता है, तो पट्टा किरायों के 50% के पूर्व-भुगतान की औसत का कार्यकारी पूंजी के परिकलन के लिए विविध देनदान के रूप में सुविचार किया जायेगा।			

फार्म - 4

प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन

(क) यातायात ब्यौरा

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक यातायात			योग	औसत
		वाई1	वाई2	वाई3		
(1).	प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात (मीट्रिक टन/टीईयू में)					
(2).	वास्तविक पोत यातायात					
(i).	प्रहस्तित पोतों की संख्या					
(ii).	कुल सकल पंजीकृत टनभार (जीआरटी)*					

*बर्थ किराया प्रभार उगाही के लिए अधिकृत बीओटी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा।

(ख). राजस्व आकलन

[illegible]

[illegible]

टिप्पणी: वर्तमान सोपाधिकता में आशोधन के हवाले से राजस्व प्रभाव, यदि कोई है, को फार्म 4 - प्रस्तावित दरमान पर राजस्व आकलन में लिखा जाए।

फार्म - 6क

ईड एस के अंतर्गत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दिये गए व्ययों और आईजीएएपी के अनुसार लागत विवरण में दिये गए व्ययों का विचारधीन प्रत्येक वर्ष का समाधान विवरण।

टिप्पण यदि वार्षिक लेखापरीक्षित लेखे ईड एएस के अनुसार बनाये गए हैं तो इस विवरण में ईड एएस के अंतर्गत लेखापरीक्षित लेखाओं का व्यय और आईजीएएपी के अंतर्गत व्यय जैसे मूल्यहास दिया जाता चाहिए। जहां कहीं, परिवर्तन हो, जैसे मूल्यहास आंकड़े और भिन्नता को फार्म 1 के क्रमांक 2 में एआरआर आकलन में समायोजित किया जाना चाहिए।

क्र.सं.	विवरण	वाई1			वाई2			वाई3			भिन्नता के लिए यदि कोई हो अभिवृत्ति
		आईजीएएपी के अनुसार	ईड एस के अनुसार	अंतर यदि कोई हो तो उने फार्म 1 के क्रमांक 2 में दिखाया जायें	आईजीएएपी के अनुसार	ईड एस के अनुसार	अंतर यदि कोई हो तो उने फार्म 1 के क्रमांक 2 में दिखाया जायें	आईजीएएपी के अनुसार	ईड एस के अनुसार	अंतर यदि कोई हो तो उने फार्म 1 के क्रमांक 2 में दिखाया जायें	
(1).	मूल्यहास और परिसोधन										
	(क).										
	(ख).										
	(ग).										
			योग								
(2).	अन्य व्यय										
	(क).										
	(ख).										
	(ग).										
	(घ).										
	(ङ).										
	(च).										
	(छ).										
			योग								
	कुल व्यय										
प्रमाणपत्र											
यह प्रमाणित किया जाता है कि उक्त समाधान विवरण में दी गयी सूचना को सत्यापित कर लिया गया है और सही पाया गया है।											
----- बीओटी टर्मिनल के अधिकृत हस्ताक्षरी						----- प्रकटित कर रहे चार्टरित लेखाकार लागत और प्रबंधन लेखाकार					
दिनांक						दिनांक					
स्थान						स्थान					

टिप्पणी उक्त एक मोटे तौर पर बनाया गया प्रपत्र है। बीओटी प्रचालक उक्त प्रपत्र में शामिल नहीं की गई किसी मद को उपयुक्त रूप से जोड़ा जा सकता है।

फार्म - 6ख

लागत विवरण में सुविचारित कुल व्ययों और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में प्रदर्शित कुल व्ययों का विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए समाधान विवरण।

क्र.सं.	विवरण	वाई1	वाई2	वाई3	भिन्नता, यदि कोई हो, के लिए अभियुक्ति
		ईड एएस के अनुसार	ईड एएस के अनुसार	ईड एएस अनुसार	
(1).	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार कुल व्यय				
(2).	घटाएं: एआरआर परिकलन में छोड़े गए व्यय				
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा				
	ईडएएस के अनुसार मूल्यहास				
	कुल समायोजन				
(3).	जोड़े: एआरआर परिकलन में जोड़ा गया व्यय				
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा				
	आईजीएएपी के अनुसार मूल्यहास				
	योग				
4 .	फार्म 1 क्रमांक 5 में सुविचारित कुलव्यय (1-2+3)				

इसमें एआरआर परिकलन में किये गए आवश्यक समायोजनों के साथ और ईड एएस आंकड़ों को छोड़कर, और आईजीएएपी के आंकड़ों को सुविचार में लेते हुए, ईडएएस और आईजीएएपी (जैसे मूल्यहास) के अंतर्गत सूचित व्ययों में भिन्नता को विस्तार से गणना समर्थन के साथ भी कवर किया जाना चाहिए।

प्रमाणपत्र

यह प्रमाणित किया जाता है कि उक्त समाधान विवरण में प्रस्तुत सूचना को सत्यापित कर लिया गया है और सही पाया गया है।

बीओटी टर्मिनल के अधिकृत हस्ताक्षरी

दिनांक

स्थान

टिप्पणी

उपरोक्त प्रपत्र समाधान के लिए मोटे तौर पर बनाया गया है। बीओटी प्रचालक वांछित मदों को उपयुक्त में अंतर्विष्ट कर सकता है और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दिये गए आंकड़ों और एआरआर परिकलन सुविचारित व्यय का समाधान करेगा।

फार्म - 7

एआरआर परिकलन में समायोजन के ब्यौरे सहित सुविचारित आईजीएएपी के अनुसार स्थायी आस्ति विवरण

[illegible]

(iv).	वर्ष का अंत शेष - वाई2									
3.	निवल स्थायी आस्तियां									
(i).	वर्ष की आदि शेष - वाई2									
(ii).	वर्ष का अंत शेष - वाई2									
ग.	वर्ष 3 (वाई 3) _____									
1.	सकल स्थायी आस्तियां									
(i).	वर्ष की आदि शेष - वाई3									
(ii).	वर्ष के दौरान परिवर्धन									
(iii).	वर्ष के दौरान निपटान									
(iv).	वर्ष का अंत शेष - वाई3									
2.	मूल्यहास									
(i).	वर्ष की आदि शेष - वाई3									
(ii).	वर्ष के दौरान मूल्यहास									
(iii).	वर्ष के दौरान निपटान									
(iv).	वर्ष का अंत शेष - वाई3									
3.	निवल स्थायी आस्तियां									
(i).	वर्ष की आदि शेष - वाई3									
(ii).	वर्ष का अंत शेष - वाई3									

प्रमाणपत्र

यह प्रमाणित किया जाता है कि उक्त स्थाई सम्पत्ति विवरण में प्रस्तुत सूचना को सत्यापित कर लिया गया है और सही पाया गया है।

बीओटी टर्मिनल के अधिकृत हस्ताक्षरी

प्रक्रिय कर रहे चार्टरित लेखाकार अथवा लागत और प्रबंधन लेखाकार

दिनांक

स्थान

दिनांक

स्थान

*उक्त आईजीएएपी के अनुसार सकल स्थायी आस्तियां और मूल्यहास निकलने के लिए एक खाका प्रारूप है। बीओटी प्रचालक के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार आस्ति खंडों की अतिरिक्त मदों को अंतर्विष्ट कर सकते हैं। यहां वाई1 = वर्ष 2016-17, वाई2 = 2017-18 और वाई3 वर्ष 2018-19 है। (यहां वाई1, वाई2, वाई3 के आंकड़े बाद के चक्रों के लिए वाई1, वाई2 और वाई3 बन जायेंगे और वाई1, वाई2 और वाई3 के आगामी चक्रों को दर्शायेंगे।

टिप्पणी सकल ब्लाक और निवल ब्लाक का ईड एस के अनुसार समाधान करते हुए समाधान विवरण प्रस्तुत करें जैसाकि आईजीएएपी के अनुसार और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है।

फार्म - 8

पूर्वावधि निष्पादन विश्लेषण

(क). पूर्वावधि निष्पादन की समीक्षा

क्र.सं. (1)	विवरण (2)	पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित वास्तविक औसत यातायात आकलित एआरआर और राजस्व आकलन (3)	वास्तविक (4)					परिवर्तन (5)		परिवर्तन के कारण (6)
			वाई1* (क)	वाई2* (ख)	वाई3* (ग)	कुल (घ) [(क)+(ख)+(ग)]	औसत (ड) [(घ/3)]	पूर्ण संख्या (क) [4(ड)-3]	% में [5(क)/3]	
1.	यातायात कार्गो कंटेनर (टन/टीईयू में)	√	√	√	√	√	√	√	√	√
2.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	√	--	--	--	--	--	--	--	--
3.	कुल राजस्व	√ (जैसा पिछले आदेश के फार्म संख्या 4 में आकलित)	√	√	√	√	√	√	√	√

*वाई1,वाई2 और वाई3 प्रशुल्क चक्र वर्ष के द्योतक हैं जिसके लिए पिछले आदेश में प्रशुल्क संशोधन अनुमोदित किया गया था। यदि अप्रैल 2020 में पारित पिछला प्रशुल्क आदेश प्रशुल्क चक्र 2020-21 (मार्च से), 2021-22 और 2022-23 के लिए था तो इस फार्म के लिए इन तीन वर्षों के वास्तविक वाई1,वाई2 और वाई3 जो अप्रैल 2020 में सुविचारित वास्तविकों की आकलित राजस्व और यातायात से तुलना के लिए है।

टिप्पणी

- इस फार्म को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अंतर्गत किये गए प्रथम प्रशुल्क संशोधन के पश्चात् दरमानों के सामान्य संशोधन में अन्य फार्मों के साथ दायर किया जाए।
- जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.2.1 में अनुबद्ध है वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विचार किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाएगी। यदि पूर्वानुमानों की तुलना में + अथवा - 20% से अधिक कार्यनिष्पादन रहता है तो प्रशुल्क को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय पहले से उपार्जित 50% लाभ/ हानि को प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा।
- पूर्व अवधि निष्पादन की समीक्षा के दौरान परिचालक द्वारा उसके लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर अर्जित वास्तविक आय पर विचार किया जाएगा और किसी कल्पित आय पर विचार नहीं किया जाएगा। पूर्व अवधि विश्लेषण की समीक्षा के लिए गैर-परिचालन आय पर विचार नहीं किया जाएगा।
- यदि ऐसी समीक्षा पर % में भिन्नता भौतिक (यानी यातायात) और वित्तीय (यानी कुल राजस्व) दोनों मानदंडों के भिन्नता +/- 20% प्रतिक्षा से अधिक रहती है तो स्वीकार्य लागत तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ से ऊपर क्रमांक 1 और 3 वास्तविक अधिपेश/घाटा से अधिपेश/घाटा का 20% वीओटी परिचालक द्वारा बनाये रखा जाएगा/शुरू किया जाएगा और विचारधीन प्रशुल्क चक्र की वार्षिक राजस्व अपेक्षा फार्म संख्या 1 में समायोजन द्वारा शेष अधिपेश/ घाटा परिचालक तथा उपयोक्ताओं के बीच समान रूप से यानी 50% बांटा जाएगा।

(ख). फार्म संख्या 1 में एआरआर में समायोजन तभी किया जायेगा यदि भौतिक और वित्तीय प्रतिमान +/- 20% से अधिक है जैसा ऊपर फार्म 8 (क) में दिया गया।

क्र.सं.	विवरण	वाई1	वाई2	वाई3	योग
1.	वास्तविक आय (गैर प्रचालन आय को छोड़कर) जैसी वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं में दी गई हैं।				
(क).	कार्गो संबंधी आय				
(ख).	पोत संबंधी आय				
2.	आय का औसत				
3.	समायोजना के पश्चात् औसत व्यय जैसा फार्म 1 के क्रमांक 6 में है				
4.	कुल नियोजित पूंजी जैसी फार्म 1 के क्रमांक 7(iv) में है।				
5.	16% आरओसीई जैसे फार्म 1 के क्रमांक 8 में है।				
6.	निवल अधिशेष/घाटा (2-3-5)				
7.	निवल अधिशेष/घाटा 20% धारण के लिए अनुमत (20% x 6)				
8.	शेष अतिरिक्त अधिशेष/घाटा(6-7)				
9.	शेष अतिरिक्त अधिशेष/घाटा का 50% को फार्म 1 के क्रमांक 11 में आकलित एआरआर में समायोजित किया जाना				

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th June, 2019

No. TAMP/61/2018- Misc.—In exercise of the powers conferred under Section 50 (c) of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of Clause 1.7 of the “Tariff Guidelines, 2019 for the BOT operators operating in Major Port Trusts who were governed by the Tariff Guidelines of 2005 (Tariff Guidelines 2019)” the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the following Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019 for Determination of Tariff for BOT Operators operating in Major Port Trusts.

Working Guidelines, 2019 to operationalize the Tariff Guidelines, 2019 for Determination of Tariff for BOT Operators operating in Major Port Trusts and previously governed by 2005 Tariff Guidelines

Preamble

In compliance of the policy direction issued by Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), as conveyed by MOS vide its communication vide its letter No.PR-14019/20/2009-PG (P-IV) dated 5 March 2019, the Tariff Authority for Major Ports has notified the “Tariff Guidelines, 2019 for the BOT operators operating in Major Port Trusts who were governed by the Tariff Guidelines of 2005”, hereinafter called as “Tariff Guidelines, 2019”, vide Gazette no.92 dated 7 March 2019.

2.1. Clause 1.7. of the Tariff Guidelines, 2019 requires this Authority to issue Working Guidelines along with the formats for filing the proposal to operationalise the Tariff Guidelines, 2019 framework, in consultation with all the concerned BOT operators and Major Port Trusts. Accordingly, draft Working Guidelines was formulated by this Authority. The draft Working Guidelines was circulated amongst all the Major Port Trusts and BOT operators (governed by 2019 Guidelines), Indian Ports Association (IPA) and Indian Private Ports & Terminals Association (IPPTA) vide TAMP letter No. TAMP/61/2018-Misc. dated 24 April 2019 for their comments. Subsequently, Consultation Meeting with all Major Port Trusts and BOT operators governed earlier by Tariff Guidelines, 2005 was organized on 3 May 2019 at the Office of this Authority in Mumbai. Written comments received from all stakeholders as well as submissions made at the Meeting held were taken on record. The comments and suggestions received during the consultation process were suitably considered and Working Guidelines were finalized.

2.2. In compliance with stipulation contained in clause 1.7. of the Tariff Guidelines, 2019, the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) hereby issues the following Working Guidelines, 2019 to operationalize the said Tariff Guidelines, 2019.

Working Guidelines, 2019 to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, for regulation of tariff for BOT operators operating in Major Port Trusts and previously governed by 2005 Tariff Guidelines

I. GENERAL

1. PRELIMINARY

1.1. These Working Guidelines shall apply to all the Build, Operate, Transfer (BOT) Terminal operators operating in Major Port Trusts who are presently governed by the Tariff Guidelines, 2019 and previously governed by 2005 Tariff Guidelines.

1.2. The Working Guidelines shall be deemed to have come into effect from the date of implementation of the Tariff Guidelines, 2019. The validity of the Working Guidelines shall be co-terminus with the validity of Tariff Guidelines, 2019 issued for the concerned BOT operators.

1.3. The Working Guidelines will apply for regulating the tariff and prescription of the conditionalities governing application of the tariff for the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

1.4. Unless the context otherwise requires, various terms used herein will have the same definition as in the Major Port Trusts Act, 1963, and the Indian Ports Act, 1908, as amended from time to time.

1.5. If any difficulty arises in giving effect to the Working Guidelines, the TAMP, in consultation with the BOT operators and Major Port Trusts will issue amendment to this Working Guidelines, not inconsistent with the basic features of the Tariff Guidelines, 2019, as may be necessary for removing such difficulty.

2. DETERMINATION OF SCALE OF RATES

2.1. The BOT Operators shall formulate their respective Scale of Rates (SOR) in accordance with the stipulations contained in Clause 2.1. to 2.14. of the Tariff Guidelines, 2019.

2.2. As regards Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, it is to state that the advance payment of Revenue Share / royalty to the landlord port flowing from the contractual obligations and advance payment of lease rental / license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as sundry debtor for computation of working capital.

3. UNADJUSTED PAST PERIOD SURPLUS, PAST PERFORMANCE ANALYSIS

The Unadjusted past period surplus and past performance analysis shall be dealt in accordance with the stipulations contained in Clause 3.1.1. to 3.2.2. of the Tariff Guidelines, 2019.

4. PROCEDURE FOR FILING AND PROCESSING THE PROPOSAL

The BOT operators shall follow the procedure for filing the Tariff Proposal as described in Clause 4 of the Tariff Guidelines, 2019. The SOR, along-with conditionalities governing them, for services rendered or facilities provided shall be formulated by the individual BOT operators in accordance with the Tariff Guidelines, 2019, as amended from time to time and as per the Checklist of documents to be filed and the formats attached as Forms 1 to 8 of this Working Guidelines alongwith such supporting details as prescribed by TAMP.

5. MANDATORY DISCLOSURES BY OPERATORS

As stipulated in Clause 7 of the Tariff Guidelines, 2019, TAMP shall publish all the information received by it from BOT Operators under clause 7 of the Tariff Guidelines, 2019 on its website. However, TAMP shall consider a request from any BOT Operator, about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

6. OTHER ASPECTS

- 6.1. The Other aspects for determination of tariff for the BOT operators, shall be dealt in accordance with the stipulations contained in Clause no. 5.1 to 5.8 of the Tariff Guidelines, 2019.
- 6.2. As stipulated in Clause 5.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the BOT operators may also, if they so desire, rationalize the conditionalities prescribed in the Scale of Rates by notifying the public such rationalisation, subsequent to notification of Scale of Rates with the prior approval of this Authority.

7. REVIEW OF ORDERS

Review of order will be entertained as per the provisions of the Clause 6 of the Tariff Guidelines, 2019.

II. TECHNICAL**8. CARGO RELATED CHARGES.**

- 8.1. Cargo-related charges shall continue to be denominated in Indian Rupee terms.
- 8.2.1. Wharfage rates shall be on per unit of either weight or volume of cargo handled.
- 8.2.2. The BOT operators shall as far as possible do away with advalorem wharfage rate if any, in its existing SOR and determine specific wharfage rate in these cases taking into consideration special care to be taken for handling this cargo or a market determined tariff.
- 8.2.3. Before classifying any cargo under “unspecified” category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.
- 8.3. Concessional tariff will be prescribed for coastal cargoes/ containers, as per the policy directions of the Government. It is prescribed that the cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/ container related charges. In case of cargo related charges, the concession should be allowed on all the relevant cargo handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- 8.4. BOT operator may endeavour to adopt sliding scale of rates with a view to attract additional cargo and to motivate greater performance.
- 8.5. For Demurrage/ storage charges, free days allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port/ terminal non-working days. The number of free days may, be proposed by individual BOT operators. Once demurrage/ storage charge starts accruing, no allowance will be made for the customs notified holidays and port/ terminal non-working days.

9. CONTAINER RELATED CHARGES

- 9.1. Generally, a composite box-rate, at the option of the BOT operator, will be encouraged for basic container handling services such as Ship-Shore transfer, movement between berth and the yard and lift off/ lift on at the yard, with rebate to be allowed when any of these services are not provided. Similar approach will be extended in the case of ICD containers.
- 9.2. Performance of stowage and lashing/ unlashings of containers shall be treated as essential part of operations in the interest of efficiency/safety. Charges therefor can be levied by BOT operators, if they provide the service.
- 9.3. Subject to segregation of cargo-related charges (which have to be rupee-denominated) from the composite box rate, container-related charges may continue to be US dollar-denominated (**if prescribed in US dollar in the existing SOR of BOT operator**) in the case of foreign-going vessels and rupee denominated in the case of coastal vessels.
- 9.4. Charges for storage of loaded and empty containers will continue to be the same and not different. However, higher charges for handling and storage would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services.
- 9.5. While prescribing charges for different sizes of containers, the following ratio shall be maintained:

Charge	Containers of Length upto 20'	Containers of Length above 20' but upto 40'	Containers of Length above 40'
Handling Charges	X	1.5 X	2 X
Storage Charges	Y	2 Y	3 Y

- 9.6.1. The handling charges for transshipment containers shall be concessional. Such charges shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. In case of transshipment of coastal containers, the concession in handling charges prescribed above shall be calculated with reference to the applicable handling charges (which are subject to the concessions specified in clause 8.3 above) for coastal containers for the normal handling operation in loading or unloading cycle.

Illustration

Let X be the handling charges for normal import or export containers and Y be rate for similar operations in respect of coastal containers (where Y is arrived at based on X after giving the concessions specified in clause 8.3 above).

Handling charges for transshipment containers will not exceed 1.5X in case of exim containers and 1.5Y in case of coastal containers.

- 9.6.2. For the purpose of this concession, cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- 9.6.3. In the example given above, the concession envisaged does not apply to the operations of loading/unloading on arrival/ departure from/ to a foreign port. Concessional cargo/container related charges will be levied only for handling the consignment in related to its coastal voyage. To amplify, in case a container from foreign port reaches Indian Port 'A' for subsequent transshipment to India Port 'B', 50% of foreign going rate and 50% of coastal rate shall be applicable for vessels permitted to undertake coastal voyage.
- 9.7. BOT operator may endeavour to adopt sliding scale of rates with a view to attract additional containerised cargo and to motivate greater performance.
- 9.8.1. Wharfage on the containerised cargo should be a fixed lump-sum amount *per TEU* without reference to individual classification in the wharfage schedule.
- 9.8.2. Demurrage can be charged separately on containerised cargo in addition to ground rent (storage charges) on loaded container, only if additional services to such cargo are required to be provided.

- 9.9.1. Charges for power supply and monitoring of reefer containers will continue to be US dollar denominated and levied on 4-hourly unit.
- 9.9.2. Charges for other services to reefer containers shall be levied if the port has rendered the service at the request of users.
- 9.9.3. Premium upto the extent of 50% on handling and storage charges can be levied in case of hazardous containers. Premium upto the extent of 50% on handling charge can be levied on over dimensional containers. The storage charge for over dimensional containers shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies or as per the existing practice.
- 9.10.1. Free dwell-time (storage) allowed shall be exclusive of Customs notified holidays and Port/ terminal non-working days. The number of free days may, be proposed by individual operators.
- 9.10.2. Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time the container enters the terminal.
- 9.10.3. The storage charges on abandoned FCL containers/ shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/ MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/ confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/ confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

10. VESSEL RELATED CHARGES.

- 10.1.1. Vessel-related charges for foreign-going vessels will continue to be denominated in US dollars and recovered in Indian rupees.
- 10.1.2. However, in case of coastal vessels the vessel related charges should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels. Further, these charges should be denominated and collected in Indian Rupees only and restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates will not be resorted to.
- 10.2. Status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor to decide whether vessel is 'foreign-going' or 'coastal'.
- 10.3.1. Berth hire charges shall be prescribed by grouping berths having comparable services/ facilities with rebate for major components of services/ facilities not provided.
- 10.3.2. Composite berth hire charges for general cargo or multi purpose berths will continue to include charges for use of wharf cranes (other than special purpose cranes/ handling systems) during the course of import/export

operations with a provision for grant of rebate if on any occasion *no* wharf crane could be made available due to breakdown, planned maintenance, or any other reason.

10.3.3. Unit for levy of berth hire charges as well mooring fee, etc. which are linked to the duration of stay of a vessel shall be hourly.

10.4.1. Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

10.4.2. There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

10.4.3. The Master/ Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements as decided by the Ports.

10.5. Objective criteria or loading/ unloading norms to be achieved shall be specified failing which penal berth hire charges will become payable. The norms will have to take into account cargo type, handling equipment and other facilities at the berth.

10.6. Hire charges of equipment/ craft need not be specified individually for the concerned equipment/ craft; they should be prescribed for a group of craft/ equipment based on different capacity ranges.

10.7. The unit for levying vessel related charges will be Gross Registered Tonnage (GRT) of the concerned vessel. In case of berth hire, there will be a single slab of GRT.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./122/19]

Checklist of Forms and other information/ documents to be submitted for filing tariff proposals by BOT operators operating at Major Port Trusts under Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines issued by TAMP to operationalise the Tariff Guidelines, 2019.

Sl. No.	Title of Tariff Filing Forms	Tick
1	Covering letter - including the undertaking and Separate Agreement entered with the concerned Major Port Trust to the effect that the BOT operators agrees to abide by the Tariff Guidelines, 2019	
2	Highlights of the proposal	
3	Computation of ARR - Form 1	
4	Working relating to admissibility / non admissibility of Royalty/ Revenue Share as pass through in ARR computation as per clause 2.2. of Tariff Guidelines, 2019 - Form 2	
5	Computation of Working Capital as per norms - Form 3	
6	Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates - Form 4	
7	Audited Annual Accounts for the past three years Y1, Y2 and Y3	
8	Proposed Scale of Rates	
9	Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities - Form 5	
10	Reconciliation statement of expenses reported in Audited Annual Accounts under IND AS and expenditure considered in the cost statement as per IGAAP for each of the years under consideration - Form 6 (A)	
11	Reconciliation statement duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant relating to total expenses considered in the cost statement and total expenses reflected in the Audited Annual Accounts for each of the years under consideration - Form 6 (B)	

12	Fixed assets statement as per IGAAP considered in the ARR computation giving details of the adjustment duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant - Form 7	
13	Analysis of Past Period Performance - Form 8	
14	Documents specified at sl. no.1,2,3,4,5,6,8,9,10,11,12 and 13 to be furnished in soft copy as well. All forms submitted in Excel format should be with proper linkages	
15	Any other relevant information (Please specify)	

UNDERTAKING (To be furnished as a part of the covering letter)

We have carefully gone through the Tariff Guidelines, 2019 issued by the Ministry of Shipping and notified by the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) (bearing no.TAMP/61/2018-Misc vide Gazette Notification No.92 dated 7 March 2019) and the Working Guidelines, 2019 issued by TAMP in consultation with concerned BOT operators and Major Port Trusts and have prepared the proposal for fixation of tariff in accordance with the said Tariff Guidelines and Working Guidelines, in the formats and supporting documents as prescribed by the Tariff Authority for Major Ports. The proposed tariff will have a validity period of three years from (specify date) to (specify date) and we would submit a suitable proposal at least three months before the expiry of the validity period.

Signature

Date

Form - 1

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts.					
			Rs. in lakhs		
Sl. No.	Description		Y1	Y2	Y3
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses (including depreciation)				
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)				
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)				
(2).	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP	Form 6 A and Note 2			
(i).	Depreciation				
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed				
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ -----				
(3).	Less Adjustments:				
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port				
(ii).	Interest on loans				
(iii).	Provision for bad and doubtful debts				
(iv).	Provision for slow moving inventory				
(v).	Other provisions, if any				
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]				
(4).	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019	Form 2 and Note 3			
(5).	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)				
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3				

(7).	Capital Employed				
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)				
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)				
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	As per Form 3 & Note 4			
	(a). Inventory				
	(b). Sundry Debtors				
	(c). Cash				
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)				
	(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]				
(8).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)				
(9).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March Y3 or 31 December of Y3 as applicable [(6)+ (8)]				
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0345)				
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.				
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	As per Form 4 & Note 5			
CERTIFICATE					
It is certified that the information furnished in the above statement for determination of the Annual Revenue Requirement has been verified with reference to the Audited Annual Accounts of the respective years and found to be in order.					
----- Authorised Signatory of the BOT Terminal			----- Chartered Accountant or Cost and Management Accountant in practice.		
Date Place			Date Place		

Notes

1. Furnish reconciliation statement reconciling total expenses as per the Annual Accounts for the respective years with the total expenses considered in the above statement for each of the years as per the format prescribed in Form 6B.
2. As stipulated in clause 2.3.2. of the Tariff Guidelines, 2019, in case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP (like depreciation), then necessary adjustments to be done in ARR computation by excluding IND AS figure and considering figures as per IGAAP. This should be supported with detailed working & reconciliation statement.
3. As stipulated in Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019, 'Royalty/Revenue share' payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003. In those cases where bidding process

was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty/ revenue share as cost subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder for tariff fixation. The BOT operator shall furnish detailed working as per the Format given in Form 2.

- 4 Furnish detailed working for each of the components of the working capital following the norms prescribed in clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 as per the format prescribed in Form 3.
- 5 Based on the indexed ceiling ARR computed in the above statement at Sl. No.10 above, the BOT operators should draw the Scale of Rates (SOR) complying with clauses 2.10 to 2.11.3 of the Tariff Guidelines, 2019.

Form – 2

Working relating to admissible Royalty/ Revenue Share as pass through in ARR computation as per clause 2.2. of Tariff Guidelines, 2019

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1	Y2	Y3	Remarks, if any
(1).	Royalty/ Revenue share as reported in the Audited Annual Accounts				
(2).	Royalty / Revenue share admissible to the extent of the second quote in terms of % as considered in last Scale of Rates for Tariff Fixation (in %)				
(3).	Royalty/ Revenue share Admissible to the extent of the second quote in terms of Rupees in lakhs (1 *2)				

As stipulated in Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019, 'Royalty/Revenue share' payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003. In those cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty/ revenue share as cost subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder for tariff fixation.

Form – 3**Computation of Working Capital as per norms**

Rs. in lakhs

Sl. No.	Working Capital items as per norms	As reported in the Audited Annual Accounts as on Year Y3.	Norms as per clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	Considered in the Form 1
(i).	Allowable Inventory			
(a)	Capital spares		One year average consumption	
(b)	Other Inventory excluding fuel and customized spares		Six months average requirements	
	Sub-total (i) = (a)+(b)			
(ii).	Allowable Sundry Debtors *			
(a)				
(b)				
	Sub-total (ii) = (a)+(b)			
(iii).	Allowable Cash balance			
	Cash Expenses		One months Cash Expenses	
	Sub-total (iii)			
(iv).	Total Working Capital as per norms (i+ii+iii)			

Notes	
1	Advance payment of Revenue Share / royalty to the landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as a part of sundry debtors.
2	Advance payment of lease rental / license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as part of sundry debtors. If lease rent is payable annually in advance, then recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the end of the year entire advance is adjusted, the average of the pre-payment at 50% of the lease rentals to be considered as Sundry Debtors for computation of working capital.

Form - 4

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates

(A). Traffic details

Sl. No.	Description	Actual Traffic			Total	Average
		Y1	Y2	Y3		
(1).	Total Actual Traffic handled (in Metric Tonnes/ TEUs)					
(2).	Actual Vessel Traffic					
(i).	Number of vessels handled					
(ii).	Total Gross Registered Tonnage (GRT)*					

*To be furnished by BOT operators authorised to levy berth hire charges.

(B). Revenue Estimation

[illegible]

[illegible]

CERTIFICATE

It is hereby certified that the Revenue estimation furnished in the above statement has been verified and found to be in Order.

Authorized Signatory of the BOT Terminal _____

Chartered Accountant/ Cost and
Management Accountant in practice

Date
Place

Date
Place

- Note:**
1. The BOT operator shall give workings separately in support of the above revenue estimation.
 2. For miscellaneous items, if detailed computation is not possible, Operator may estimate based on the previous year's actuals.

Form - 5

Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities

[illegible]

Note : The revenue impact, if any, on account of the modification in the existing conditionality to be captured in the Form 4 Revenue Estimation at the proposed SOR.

Reconciliation statement of expenses reported in Audited Annual Accounts under IND AS and expenditure considered in the cost statement as per IGAAP for each of the years under consideration.

NOTE: If the Audited Annual Accounts is reported in IND AS, this statement should reflect the expenditure reported in the Audited Accounts under IND AS and expenditure as per IGAAP (like depreciation). Wherever, there is variation, like depreciation figure and the difference should be adjusted in ARR computation at Sl. No.2 in Form 1

Sr. No.	Particulars	Y1			Y2			Y3			Remark for variation, if any
		As per IGAAP	As per IND AS	Difference, if any, to be captured in Form 1 Sl. No.(2)	As per IGAAP	As per IND AS	Difference, if any, to be captured in Form 1 Sl. No.(2)	As per IGAAP	As per IND AS	Difference, if any, to be captured in Form 1 Sl. No.(2)	
(1).	Depreciation & Amortization										
(a).											
(b).											
(c).											
	Total										
(2).	Other Expenses										
(a).											
(b).											
(c).											
(d).											
(e).											
(f).											
(g).											
	Total										
	Total Expenses										

CERTIFICATE

It is certified that the information furnished in the above reconciliation statement has been verified and found to be in order.

 Authorised Signatory of the BOT Terminal

 Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant in practice

Date
Place

Date
Place

Note: The above is a broad format. The BOT operator may suitably include any items if not covered in the format.

(i).	Opening balance as at year - Y1									
(ii).	Depreciation during the year									
(iii).	Disposal during the year									
(iv).	Closing balance as at year - Y1									
3.	Net Fixed Assets									
(i).	Opening balance as at year - Y1									
(ii).	Closing balance as at year - Y1									
B.	Year 2 (Y2) _____									
1.	Gross Fixed Assets									
(i).	Opening balance as at year - Y2									
(ii).	Additions during the year									
(iii).	Disposal during the year									
(iv).	Closing balance as at year - Y2									
2.	Depreciation									
(i).	Opening balance as at year - Y2									
(ii).	Depreciation during the year									
(iii).	Disposal during the year									
(iv).	Closing balance as at year - Y2									
3.	Net Fixed Assets									
(i).	Opening balance as at year - Y2									
(ii).	Closing balance as at year - Y2									
C.	Year 3 (Y3) _____									
1.	Gross Fixed Assets									
(i).	Opening balance as at year - Y3									
(ii).	Additions during the year									
(iii).	Disposal during the year									
(iv).	Closing balance as at year - Y3									
2.	Depreciation									
(i).	Opening balance as at year - Y3									
(ii).	Depreciation during the year									
(iii).	Disposal during the year									
(iv).	Closing balance as at year - Y3									
3.	Net Fixed Assets									
(i).	Opening balance as at year - Y3									
(ii).	Closing balance as at year - Y3									

CERTIFICATE

It is certified that the information furnished in the above fixed asset statement has been verified and found to be in order.

 Authorised Signatory of the BOT
 Terminal Operator

 Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant in
 practice

Date

Place

• The above is a broad format for arriving Gross Fixed Assets and Depreciation as per IGAAP. The BOT operator may incorporate the additional item of Asset Blocks as per Audited Annual Accounts.

✓ Here, Y1 = Year 2016-17, Y2 = Year 2017-18 and Y3 = Year 2018-19. (For the subsequent cycle, the figures of Y1, Y2, Y3 shown herein, shall become Y-1, Y-2 and Y-3 and Y1, Y2, Y3 of next cycle shall be reflected.)

Note: Furnish reconciliation statement reconciling the Gross Block and Net Block as per INDAS as reported in Audited Annual Accounts and as per IGAAP.

Form – 8

Analysis of Past Period Performance

(A). Review of Past Period Performance

Sl. No. (1)	Particulars (2)	Actual average traffic, estimated ARR and the Revenue estimate considered in last tariff revision Order (3)	Actuals (4)					Variation (5)		Reasons for variation (6)
			Y1* (a)	Y2* (b)	Y3* (c)	Total (d) [(a)+(b)+(c)]	Average (e) [(d/3)]	In absolute numbers (a) [4(e) - 3]	In % [5(a)/3]	
1.	Traffic cargo/ container (in tonnes/ TEUs)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.	Annual Revenue Requirement	✓	--	--	--	--	--	--	--	--
3.	Total Revenue	✓ (As estimated in Form 4 of the last Order)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

* Y1, Y2 and Y3 implies the tariff cycle years for which the tariff revision was approved in the last tariff Order. If the last tariff Order passed in April 2020 was for the tariff cycle 2020-21 (from March), 2021-22 and 2022-23, the actuals of these three years will be Y1, Y2 and Y3 for this form for comparison of actuals with the estimated Revenue and traffic considered in April 2020 Order.

Notes:

1. This Form is to be filed along with other Forms in the general revision of Scale of Rates subsequent to the first tariff revision done under Tariff Guidelines, 2019.
2. As stipulated in clause 3.2.1. of the Tariff Guidelines, 2019, the actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the actual traffic and ARR considered at time of fixing the prevailing tariff. If variation in both physical and financial performance is more than + or - 20% is observed as compared to the ARR and traffic considered, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff.
3. During the review of past period performance, the actual income earned by the operator based on their audited accounts will be considered and not any notional income. Any non-operating income will not be considered for review of past period analysis.
4. If variation in terms of % in respect of both physical (i.e. traffic) and financial (i.e. total revenue) at Sl. No.1 and 3 above are more than +/- 20%, then 20% of actual surplus/ deficit over and above admissible costs and permissible return will be allowed to be retained by the BOT operators and balance surplus/ deficit shall be shared equally between the operator and users i.e. 50% thereof shall be adjusted in the ARR estimated in Form 1 for determination of tariff for the tariff cycle under consideration.

(B). Adjustment in ARR in Form 1 to be done only if variation in both physical and financial parameters is more than +/- 20% as in Form 8(A) above

Sl. No.	Particulars	Y1	Y2	Y3	Total
---------	-------------	----	----	----	-------

1.	Actual income (other than non-operating income) as reported in Audited Annual Accounts				
(a).	Cargo related income				
(b).	Vessel related income				
2.	Average of income				
3.	Average expenses after adjustment as in Sr. No.6 of Form 1				
4.	Total Capital employed as in Sr. No.7(iv) of Form 1				
5.	16% ROCE as in Sr. No.8 of Form 1				
6.	Net Surplus/ Deficit (2-3-5)				
7.	20% of Net Surplus/ Deficit allowed to be retained (20% x 6)				
8.	Remaining additional Surplus/ Deficit (6-7)				
9.	50% of the remaining additional Surplus/ Deficit to be adjusted in ARR estimated in Form 1 after Sr. No.11				